



PUNTO DE VISTA

MARTA NAVARRO, DIRECTORA DEL ÁREA
LABORAL DE ANDERSEN VALENCIA

Reclamaciones ante el paro del transporte por carretera

Tras el paro general convocado por la "Plataforma para la Defensa del Sector del Transporte de Mercancías por Carreteras Nacional e Internacional", que tuvo en vilo a todo el país por los graves problemas de desabastecimiento que sufrieron muchas empresas, se ha puesto en evidencia el carácter absolutamente esencial del sector del transporte y la logística y, por tanto, los efectos devastadores que pueden producir este tipo de paros para toda la economía. Pero, en este sector, también pueden producirse huelgas, por parte de sus trabajadores, que provoquen daños irreparables, por lo que vamos a analizar las vías jurídicas que pueden utilizar las empresas de este sector ante determinadas huelgas, ya que estamos lidiando con uno de los derechos de los trabajadores con mayor protección.

Sin embargo, la normativa que regula su ejercicio data de 1977, sin que el legislador haya visto la necesidad (u oportunidad) desde entonces,

de dotarnos de un régimen legal que sea acorde a las nuevas realidades laborales. Esta norma es el Real Decreto-ley 17/1977 sobre Relaciones de Trabajo (en adelante, el RDLRT) en cuyo artículo 7.2 dispone:

"Las huelgas rotatorias, las efectuadas por los trabajadores que presten servicios en sectores estratégicos con la finalidad de interrumpir el proceso productivo, las de celo o reglamento y, en general, cualquier forma de alteración colectiva en el régimen de trabajo distinta a la huelga, se consideraran actos ilícitos o abusivos".

De acuerdo con esta norma, las empresas del sector del transporte y la logística que sufran determinados tipos de huelgas, pueden llegar a resarcirse determinados perjuicios causados si la huelga se califica como un acto ilícito y abusivo. Ello ocurrirá, por ejemplo, en caso de huelgas rotatorias e intermitentes, que se caracterizan por sumar "cortos" paros de unas horas de duración en

jornadas estratégicas (fines de semana, por ejemplo) de un modo ininterrumpido durante un determinado periodo, lo cual, evidentemente, causa un perjuicio mucho mayor que si se plantea la paralización total de la empresa durante días completos. Esta modalidad de huelga, también llamada articulada y turnante, se caracteriza por participar en ella todos los implicados, pero no de manera simultánea, sino sucesivamente. Así, puede parecer que el hecho de que unas personas dejen de trabajar durante unas horas no debería tener mayores consecuencias, pero en el sector del transporte, la cosa cambia si esto se produce justo en las jornadas de mayor actividad, y, especialmente, en las jornadas que permiten lograr una mayor productividad

enlazando las recogidas y las entregas, combinando adecuadamente las paradas en la base para que los conductores descansen hasta el día siguiente, mediante el enlace y concatenación

de carga, descarga y descanso.

Ello implica que este tipo de paros estratégicamente planificados puedan causar un trastorno de incalculable valor, al romper el enlace y concatenación de estas acciones de carga, descarga y descanso provocando que, con unas pocas horas de paro, se paralicen casi totalmente las actividades de transporte con un efecto multiplicador durante varias jornadas a la semana, provocando unos daños absolutamente desproporcionados en relación con los sacrificios que sufren los trabajadores huelguistas, de apenas unas horas cada jornada, siendo un sector neurálgico.

Si la empresa puede acreditar el daño desproporcionado causado por la huelga, puede reclamarlo mediante la correspondiente demanda de conflicto colectivo contra los sindicatos convocantes y los miembros del Comité de Huelga, que pueden llegar a ser condenados personalmente al resarcimiento de dichos daños al empresario.

Si la empresa puede acreditar el daño desproporcionado, puede reclamarlo
